



Dette er en Ford Thames ET7 med Micallef karosseri, 1952-modell. I 2010 var dette den eldste aktive snutebussen i landet. Fotoet er fra Valletta Bus Terminus.

Bussrapport fra Malta:

Turistattraksjonen som blir borte

Å reise til Malta for en bussentusiast er en drømmeferie, men som nå er i ferd med å miste mye av sin glans. Rutebussene i dette lille landet, som omtaler seg selv som Middelhavets Hjerte, består for det meste av busser som vi i foreningen ville tatt med på våre treff. Men der nede er i de fast daglig rutetrafikk – i alle fall fram til juli 2011 da Arriva overtar. Det hele skyldes nylig EU medlemskap og ny anbudsordning på Malta som følge av det.

FOTO OG TEKST: JAN VIDAR STENHAUG, RHF VESTFOLD

Det er som å reise langt tilbake i tiden når man drar til Malta – ikke fordi bilparken i landet er av den gamle typen, og ikke bare fordi landet er tydelig preget av riddernes glansperiode i middelalderen med sine slott og borger. Men også på grunn av alle de gamle bussene som er i rute rundt om på de bebodde øyene Malta og Gozo. De alene er en stor attraksjon for turismen i landet, og det florerer med bussrelaterte suvenirer – alt fra modeller, klær, klokker, kalenderer og til salt og pepperbørser med bussmotiver.

Det var derfor med en liten overraskelse jeg oppdaget da vi var der, i november 2010, at det ble offentliggjort at det britiske selskapet Arriva fra juli 2011 skal overta all rutetrafikk på Malta og Gozo med nye og nesten nye busser. Det kan nok godt være at de fastboende ser fram til å få bort mange av disse gamle traverser, for de er ikke akkurat av den minst forurensende typen busser, kunne vi konstatere – men Malta mister en del av sin sjarm når alle disse



Ikke alle er av den gamle sorten, slik som denne MAN 14.220 fra 2004. Den har et Scarnif karosseri, som er en maltesisk karosseriproducent. Eier er Marsa Ltd i Marsa.

gule bussene blir borte. For ikke bare blir det nyere busser, men også nytt fargeskjema som vil gå i gråblått og hvitt.

At det er mange gamle busser i lan-

det er noe man til og med kan se ut ifra vegtrafikkloven deres, eller The Highway Code som den heter. I reglene for busser sies det at «motoren MÅ holdes



Dodge f/c med Aquilina karosseri, 1954-modell. Eier er Giovanni Camilieri i Mgarr. Jo eldre bussene var, jo rene og bedre vedlikeholdt virket de å være. Kan-skje dette fordi de som regel eies av sjåføren som kjører?

Denne litt triste bussen er en AEC Mercury med Daina karosseri, 1967-modell. Eier er Albert Sammut i San Gwann.

gående gjennom absolutt hele turen, helt fram til endestasjonen.» I den etterfølgende paragrafen sies det at "motoren MÅ ha nok kraft og være tilstrekkelig vedlikeholdt og kjørt på en slik måte at den ikke slipper ut svart eksos når den kjører opp en bakke med full last.» Dette både for å unngå at en buss stopper og ikke klarer og starte igjen – noe som fort kan føre til en trafikkork som dekker hele øya – og at ikke folk skal bli kvalt av dieselryken. Kan jo ta med at de fikk førerkort på Malta først fra 1983!



Det er jo også en drøm å betale for seg på bussen. En voksenbillett koster € 0,47 i sone 1, altså ca 3,75 kr pr tur – men etter kl 2200 så steg prisen til € 1,16. Landet er delt inn i 3 soner, men sone 1 dekker omtrent 80 % av landet, så det å reise med buss for å se seg rundt i dette lille landet hugger ikke nevneverdig inn i reisekassa. Og for de som er redd for å rote seg bort, vel det er ingen problem. For det første så ender nesten samtlige busser på øya Malta til slutt opp i Valletta, hovedstaden i landet, de resterende stopper i Sliema – tvers overfor bukta fra Valletta. Mens på øya Gozo går alle til Victoria. Og for det andre, si til en av passasjerene eller sjåføren hvor du skal av bussen, og når det nærmer seg så vil du oppleve at samtlige passasjerer om bord både minner sjåføren om at du skal av, samtidig som de varsler deg om at «her er det»!

Det er en svært annerledes opplevelse å ta buss på Malta. Det virket ikke som om det var så nøye med fartsgren-



Selv om denne Thamesen er 58 år gammel er den ett flott skue. Eier er Anthony Falzon i Qormi.

Bussopplevelse

Det var i alle fall en opplevelse å være busspassasjer der nede. Landet er ikke større en 316 km² (Oslo er til sammenligning 454 km²) og har ca 400.000 innbyggere, hvorav ca 31.000 på Gozo i 2005. Siden 1974 har de vært en selvstendig nasjon, og i 2004 ble de medlem av EU og i 2008 skiftet de ut Lira med Euro. Selv om dette er et av Europas minste land, har det ett rutesystem som knytter hver eneste krok av øyene sammen på en måte som kan misunne en-hver pendler i resten av verden. Busstrafikken går da også 7 dager i uka fra rundt kl 0500 til 0300 med avgang

på rutene enten hvert 5., 10., 15., 20. eller 30. minutt. Så det var bare å stille seg opp på en holdeplass – for bussen var aldri langt unna.



Ikke så godt kjente merke her til lands dette. En 1970-modell Maltese Docks med Barbara karosseri. Eier er Marco Magro i Zurriq.



Valletta Bus Terminus er den største rutebilstasjonen i Malta, og den trafikkeres av nesten hver eneste bussrute på øya Malta. Med 508 busser, hvorav noen på øya Gozo, så blir det trangt om plassen på terminalen

En Leyland Maltese med Barbara karosseri fra 1968. Eier er Charlie Borg i Mellieha.

sene – enten var det full fart gjennom gatene, eller så var det krabbefart på grunn av mye trafikk. Når det gjelder vikeplikt så kunne det virke som om den som fløytet først var den som hadde forkjørsrett – og dette gjaldt både overfor biler og fotgjengere! Et annet sær-

trekk med bussene er at de fleste er eid av enkeltpersoner, slik at ofte er det eieren av bussen som sitter bak rattet, noe som utvilsomt også er med på å holde disse gamle bussene i så god stand som de er.

En annen sak var det at nesten hver

eneste buss ikke har dør, bare ei åpning i siden der man kan gå av og på. Og de få som har dør, kjører med den åpen hele tiden. Nå er det slik at de har bare én døråpning helt foran i bussen og ikke noe annet enn nødutganger lenger bak – noe som er en utfordring når bussen er ståfull av passasjerer, som den da er stort sett hele døgnet.

Men pass på når du sitter i nærheten av døråpningen, det kan være en liten utfordring å klare å holde seg fast i svingene slik at man ikke faller ut av bussen. Vi var jo øyenvitne til at i en rundkjøring så forsvant det en barnevogn rett ut døra og ut på asfalten – heldigvis var den tom! Men det skapte ikke mer oppstuss enn at sjåføren stoppet mens en passasjer spratt ut og hentet vognen inn igjen før turen fortsatte. Det virket som om dette var bare slik det skulle være, for det var ingen andre enn jeg og kona som reagerte på dette. Skal tro hvordan en slik hendelse hadde blitt mottatt her i landet?

Maltas busshistorie

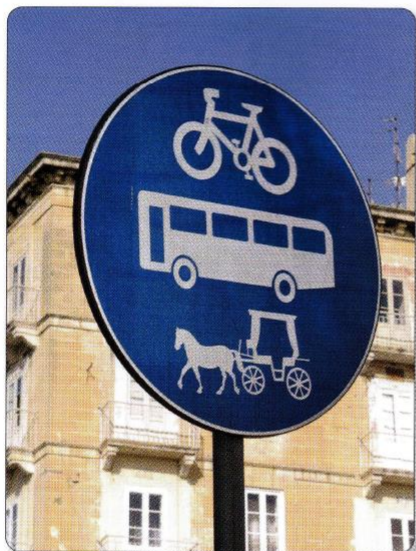
Transportsystemet i Malta startet med tog. Litt overraskende siden det ikke finnes jernbane på øyene i dag. Det er



Bedford GMC med Brincat karosseri fra 1945-modell. Det er nesten som man kan tro denne er ny når man ser den fine lakken på bussen.



At vi ikke er i Norge ser man tydelig på skiltene for kollektivfeltene inn mot Valletta Bus Terminus.



litt mer forklarende når man får vite at dette toget var av den primitive typen, drevet av hester. Men i 1905 kom de første bussene til øyene, og da forsvant hestetoget helt til slutt den 31. mars 1931.

I 1905 ble de første seks bussene importert fra Storbritannia til Malta, og satt i rute mellom Valletta og St Andrews. Senere kom det to til som ble satt i rute mellom Valletta og St Julians. Disse var i en gulgrønn farge med ett sort band, men dette inspirerte andre personer på øyene. De fikk tak i lastebilkarosserier og bygde dem om til busser – så kort tid etter dukket det opp ett hav av busser i all verdens forskjellige farger som kjørte ruter fra landsbyene og inn til Valletta.

"Vent til bussen stopper" står det over døråpningen. En grei påminnelse i Malta, siden 90 % av bussene ikke har dør – og de resterende kjører med døren åpen hele tiden.



Brannbil, tenkte jeg da jeg så denne. Det er jo en 1985-modell Dennis Falcon HC med East Lancs karosseri. Eier er Albert Refalo i Attard.

I 1921 ble det første busselskapet etablert, Cottonera Motor Bus Co. De fikk lisens til å kjøre ruter fra Cottonera til Valletta, og deres to første busser var en Chevrolet og en Ford V8 som fikk et karosseri av treverk laget av lokale snekkere. I 1929 kom regler for buss-trafikken som gikk på ting som størrelse på bussene, type busser og deres kapasitet og farger.

I 1930 var det 385 busser med lisens på øyene. Eierne av bussene var presset økonomisk, noe som ga seg utslag i at vedlikeholdet var dårlig og det førte også til en hard kamp om kundene. Flere selskaper gikk konkurs, noe som

igjen skjerpet konkurransen mellom sjåførene. De gjorde sitt beste med å overfylle bussene og prøve å få gjort ekstra turer ved å kjøre rutene fortest mulig, noe som skapte mange farer i trafikken. Det var heller ikke uvanlig at sjåføren nektet å kjøre en tur eller å fullføre turen hvis det var for lite passasjerer eller når det passet han best å gjøre noe annet. Noen ganger resulterte konkurransen til og med i åpenlyse krangler og slåsskamper mellom sjåførene – alt dette førte til at noen kom hjem med mye penger på dagens slutt, mens andre knapt hadde fått til å dekke drivstoffet.

Men i 1931 ble det grunnlagt ett offentlig organ for busstransporten, Trafic Control Board (TCB). De klarte å innføre disiplin blant sjåførene, og fikk til og med i gang nye ruter. Dermed gikk transporten mer effektivt, og det igjen ledet fram til at eierne ble stolte av bussene sine, noe som uten tvil er årsaken til at så mange av bussene på øyene er 40, 50 og 60 tallere. De ga til og med hver buss sitt eget navn, oppkalt etter alt fra byer og båter til kjærestere og koner. På denne tiden var det også ett fargerikt syn, i og med at hver rute hadde sin egen farge på bussen.

I denne tiden ble det også bestemt av TCB at bussene skulle organiseres i grupper av busseiere og at antallet busser skulle økes til 500. All busstrafikk skulle også organiseres under de reglene som TCB laget, men dette ble ikke gjennomført før etter protester og streiker.

I 1971 fikk Malta en ny statsminister som hadde som agenda at busstrafikken skulle omorganiseres. Han nedsatte en komité som avgjorde at alle bussene skulle slås sammen i en gruppe slik at alle eierne fikk lik inntekt på sine busser. De eierne som hadde de beste rutene, og dermed tjente mest, protesterte naturlig nok på dette, men disse protestene førte ikke fram.

Det ble først bestemt at bussene skulle organiseres i tre grupper, og etter et år så bli til én gruppe. To måneder etterpå ble dette satt i drift under overoppsyn av gruppenes komitéer og politiet. Et år senere kom ikke den siste sammenslåingen, noe som igjen ledet



Leyland Bedford SLCO fra 1960 med et Barbara karosseri fra 1973. Eier av bussen er Stefan Sammut i Msida.

til konkurranse mellom hver av gruppene og sjåførene. Busser som hadde 40 passasjerplasser ble gjerne fylt med 70

I kaoset som etter hvert oppsto på grunn av dette var det noen som valgte å selge bussene sine, etter hvert som



Her er det en AEC Regal fra 1948 som runder ett hjørne mellom Sliema og St Julians Bay. Den har et Debono karosseri fra 1963. Eier er Carmelo Buttigieg i Zabbar.

til 100 passasjerer og sjåførene og eierne kunne godt finne på å la bussen stå hjemme en dag, hvis de heller ville gjøre noe annet.

eierne av bussene ble lei av situasjonen slik den var. Dette var status i tre år, fram til de tre gruppene ble slått sammen til én gruppe fra og med 17. november 1977. Det er denne måten å organisere trafikken på som fortsatt er på Malta. Det ble også dannet ett sentralisert organ, Assocjazzjoni Trasport Pubbliku, for å administrere busstrafikken under ledelse av en komité som velges av eierne av bussene. De er igjen underlagt ett overoppsyn av Transport Malta, som er myndighetenes direktorat for all transport på øyene, både buss, båt, fly og taxi.

Flott ferieøy

For de som nå er blitt fristet til å ta seg



Bedford GMC med Brincat karosseri, 1945-modell. Denne sto parkert ved Sliema Bus Terminus i Sliema Creek. Eier er Etienne Falzon i Siggiewi. Legg merke til at bak den ser vi en litt mer hjemlig buss: En Volvo B7 RLE fra 2003 med Saracakis karosseri. Eier av den er Philip Caruana fra Zebbug.

en tur til Middelhavet Hjerter, så anbefales det varmt. Det er mindre kriminalitet der nede, enn til og med hos oss. Malteserne er ett varmt og gjest-fritt folkeslag, og det er sommer så å si året rundt. Da vi var der i november / desember så lå temperaturene mellom +15 og +30 grader, men det kunne godt vært varmere i havet. Så det fristet ikke til noe særlig med bading akkurat på denne tiden av året. De har jo vinter da, selv om det aldri har falt snø på øyene.

Det var også enkelt å feriere der, ikke bare fordi alle snakker engelsk ettersom det er et to-språklig land, engelsk og maltesisk. Men også fordi det ikke prutes, prisene rundt omkring er faste slik vi er vant til her hjemme. Så er man lei av pruting og atter pruting, så er dette landet å dra til. Og hvordan kommer du dit? Norwegian flyr direkte fra Gardermoen, så det er ikke noe problem. Så da sier vi bare god tur, men skynd dere om dere vil oppleve Maltas gamle busser. Men kan du ikke dra, så kan du gå inn på undertegnede's eget bussnettsted, www.busspage.net, der det ligger en mengde med bilder fra både Malta, Norge og andre steder.



I Ghadira kom denne 1959-modellen Leyland Bedford SB1 med Debono karosseri på sin vei til Cirkewwa der det går en ferge fra Malta og over til Mgarr på Gozo. Eier er Raymond Borg i Mellieha. På bildet ser man også uniformene til sjåførene, personen som har hoppet av i fart er en bussjåfør.

En av de aller eldste busser på Malta, en Ford V8 Sultana fra 1939 med Tonna Conversion karosseri som den fikk etter at den gjennomgikk en oppussing i 1962. Eier er Nicholas Mifsud i Qormi.



På Gozo er bussene grå slik som denne 1956 Leyland Bedford SBO med Aquilina karosseri har. Denne står her parkert på Victoria Bus Terminus på Gozo. Eier er George Farrugia i Victoria.



Denne er en Bedford SB8 1962-modell med Aquilina karosseri. Denne går i rute på Gozo, og er her på Victoria Bus Terminus. Eier er Carmel Cini i Xewkija.

